

Hanse 430

Facilmente in crociera

L'Hanse mantiene la prua sul suo obiettivo: produrre barche per crociere familiari, robuste e leggere. Ci riesce anche con questo nuovo 43 piedi, firmato ancora da Rolf Vrolijk

di Maurizio Anzellotti - foto di Sergio Ferrari

Sono passati solo pochi mesi da quando a Barcellona abbiamo provato l'ammiraglia dell'Hanse, il 63 piedi, ma in acqua c'è già la nuova creatura del cantiere tedesco: il 430. La mano che ha impugnato la matita è sempre la stessa, ►►

►►
apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net

A sinistra, all'estrema prua, si vede il rollafuoco collocato a filo della coperta; a destra, sotto le due sedute (una per lato), in pozzetto si trovano i gavoni, di profondità contenuta, per riporre gli oggetti



Sopra, il tavolo opacizzato al centro del pozzetto e a destra, un particolare della poppa aperta. Comoda la seduta per il timoniere



A sinistra, la botola posta alle spalle del timoniere, utile per alloggiare anche il tender; sotto, il gavone per la bombola del gas



L'Hanse 430, l'ultima creazione del cantiere tedesco, in navigazione nel Mar Baltico



quella di Rolf Vrolijk, progettista di lungo corso e di grande fama che da qualche settimana ha incassato l'ennesimo successo, la vittoria di Alinghi, la barca di cui ha progettato le linee. Risultato che contribuisce a illuminare il volto del patron dell'Hanse, Michael Schmidt, che si gode questa indiretta operazione di marketing vista e considerata l'inossidabile alleanza ormai nata fra i due. E il segno della continuità emerge ben oltre il nome che firma il progetto. L'Hanse 430 riflette completamente impostazione e filosofia dell'ultima produzione: linee pulite, coperta sgombra, manovre semplificate e interni funzionali e improntati a un minimalismo che forse non a tutti può piacere, ma che evidentemente a molti è piaciuto, visto che anche questo passo è stato compiuto ricalcando le impronte lasciate dai precedenti modelli. Siamo andati a vedere e a provare l'Hanse 430 in una bella e tersa giornata di maggio nel mar Baltico, nei pressi di Greifswald, sede del cantiere.

PROGETTO E COSTRUZIONE

Assenza di slanci, dritto di prua verticale, baglio massimo arretrato che mantiene la sua ampiezza fino a una poppa generosa e aperta: i segni distintivi del cruiser sportivo sono tutti ben marcati anche in questo modello che come detto non propone novità progettuali rispetto all'ammiraglia.

Assenza di slanci, eleganza delle linee, coperta libera, per il progetto firmato da Rolf Vrolijk



Alto il livello qualitativo della costruzione. Lo scafo è realizzato in sandwich con anima in pvc e resina poliestere. Si tratta della versione standard, che viene sostituita, nella gran parte degli ordinativi, da una laminazione che prevede l'uso della resina epossidica che impregna le stuoie più interne. Il procedimento utilizzato è a vacuum, ossia sottovuoto, sistema che permette di ottenere un ottimale rapporto fra stuoie e resina impiegata. Un insieme che alleggerisce del 20% il peso complessivo senza compromettere rigidità e robustezza ricavate anche da altri elementi strutturali come le paratie, resinare e fazzolettate allo scafo e alla coperta, e un ragno di madieri e longheroni incollato allo scafo. L'assemblaggio di opera morta e coperta è affidato a collanti chimici con rinforzi nei punti di maggior sforzo.

Le appendici portano il pescaggio a 2,20 metri, nella versione standard, con la chiglia realizzata con una lama di ghisa e bulbo a scarpone in piombo. Il cantiere ha previsto una versione con chiglia e pala del timone più corte per un pescaggio di 1,80 metri.

COPERTA E ATTREZZATURE

Anche sul 430, la coperta è uno degli elementi che al primo contatto colpisce maggiormente l'attenzione. Riflette bene, a nostro avviso, la filosofia Hanse: facilità di movimento e di manovra e disponibilità di spazi liberi per vivere all'aperto. Sulla coperta, pulita, con tutte le manovre che scompaiono sotto traccia, si fa notare la tuga elegante, a spigolo, con le lunghe finestre che le conferiscono ca- ➤

In alto a destra, è ben visibile lo spazio tra le due ruote. Si sente la mancanza di un punta piedi. A lato, la sezione di prua con il dritto verticale





Nella foto grande, la dinette con l'ingresso alla cabina di prua. Sotto, il controcampo con la discesa in quadrato



rattere. Il teak offre un buon grip ovunque, mentre nelle parti bianche non è presente il diamantino. Una caratteristica che avevamo già notato, sottolineandola come un difetto, sul 63 piedi e che viene riproposta su questo modello, a dimostrazione del fatto che forse non ha comportato problemi. All'estrema prua troviamo il tamburo del rollafiozzo col-

locato sotto il filo del ponte in modo da recuperare un po' di superficie velica sacrificata dalla scelta del fiocco autovirante. Arretrando di pochi passi infatti, posizionata sulla tuga a ridosso del piede d'albero, troviamo la rotaia dell'autovirante ben ancorata su un supporto rinforzato. Dal triangolo di prua, lungo oltre due metri e molto ampio, risaltano a colpo d'occhio le lunghe finestrature a filo lungo tutta la parte centrale della tuga che garantiscono un'ottima

illuminazione agli interni. Il pozzetto ha due panche comode e profonde 45 centimetri e offre una buona protezione grazie ai paramare. I gavoni sotto le panche, uno per lato, non sono molto profondi a causa della buona altezza ricavata nelle cabine di poppa. Al centro troviamo un bel tavolo da pranzo di 82 centimetri per 76. Sulla tuga, a ridosso del tambuccio, i due winch Lewmar del 46 sono utilizzati per drizze e scotta randa. Gli altri due, posizionati a portata di mano del timoniere, sono destinati invece alle scotte del gennaker o del genoa. Alle spalle del timoniere, al centro di un'ampia zona di

calpestio, c'è la botola di un gavone che può ospitare molta attrezzatura compreso un tender.

Due le ruote del timone, del diametro di un metro, che consentono di governare, come vedremo, comodamente seduti. Si nota, e si avverte a barca sbandata, l'assenza di un punta piedi.

ALBERO E PIANO VELICO

Stabilito che questo cruiser è stato pensato per navigazioni facili, condotte con equipaggio ridotto e di carattere ►►



Sopra, la cabina di prua, dotata di comodi armadi e di cassetti ai piedi del letto e servita da un bagno privato (in basso); a destra, la cucina a L, con ampi piani d'appoggio



familiare, non deve essere sottolineata come un limite l'assenza di una vela potente a prua. Caratteristica in parte compensata da un piano velico molto allungato, caratterizzato da una grande randa armata su albero in posizione molto avanzata e un boma di quasi sei metri. Con questa configurazione, le manovre sono di una semplicità elementare; se invece si preferisce recuperare sul piano delle prestazioni, è possibile armare un genoa al 140% in luogo dell'autovirante. In questo modo non si aumenta solo la superficie velica, ma si ripristina anche il necessario canale fra randa e genoa. L'albero è uno Sparcraft armato a 9/10 con sartie in dyform e due ordini di crocette acquaretate.

INTERNI

Minimalisti, lo abbiamo già detto, ma anche moderni, funzionali, decisi, con angoli e linee marcate, senza incertezze. Ambienti di questo genere non lasciano indifferenti: o li si apprezza, o si passa ad altro. Certamente ci si trova di fronte a una idea nuova, in cui però vive una grande attenzione per la funzionalità, in cui l'estetica, più o meno discutibile, soggiace a una logica precisa. La cucina è a L, con piani di



A sinistra, la cabina di poppa; sotto, il tavolo da carteggio di piccole dimensioni, situato nel quadrato



appoggio importanti e un'ulteriore superficie che si prolunga alla sinistra del lavello, il quadrato è arioso con due divani contrapposti e un bel tavolo da pranzo. Luce e aria sono fornite dagli osteriggi e dagli oblò apribili sui lati della tuga. Precisa, anche se non troverà tutti d'accordo, la scelta sul carteggio: tavolo piccolo, in linea con la rinuncia a carteggiare con le squadrette che ormai sta prendendo, purtroppo, sempre più corpo, e inglobato nell'area della dinette. La cabina amatoriale è a prua, con due grandi armadi e comodi cassetti sotto al letto le cui misure sono di 2 metri per un metro e ottantasei. L'ambiente è dotato di bagno privato. A poppa troviamo le due cabine gemelle o, nella versio-

ne standard, una cabina e un grande cala vele con ingresso dal quadrato. Bello il contrasto fra il mogano dei legni e il bianco della tappezzeria. Ma si tratta solo di una delle possibilità d'arredo che offre l'Hanse. Una delle caratteristiche peculiari di queste barche è infatti la grande possibilità di personalizzazione grazie al concetto di modularità introdotto dal cantiere tedesco. Decine le possibili soluzioni di organizzazione degli spazi e ben quindici le opzioni sulla tappezzeria che può essere abbinata al mogano, nella versione standard o al ciliegio. Altro elemento degno di nota positiva è la quantità di spazio a disposizione per lo stivaggio di indumenti, attrezzature e cambusa. ►►

Sotto, uno dei cassettoni collocati sotto al letto della cabina amatoriale



In alto, il quadro strumenti con il map navigator, posizionato nel quadrato in prossimità del tavolo da carteggio

In basso, il motore Yanmar di 40 cavalli di potenza



sotto coperta

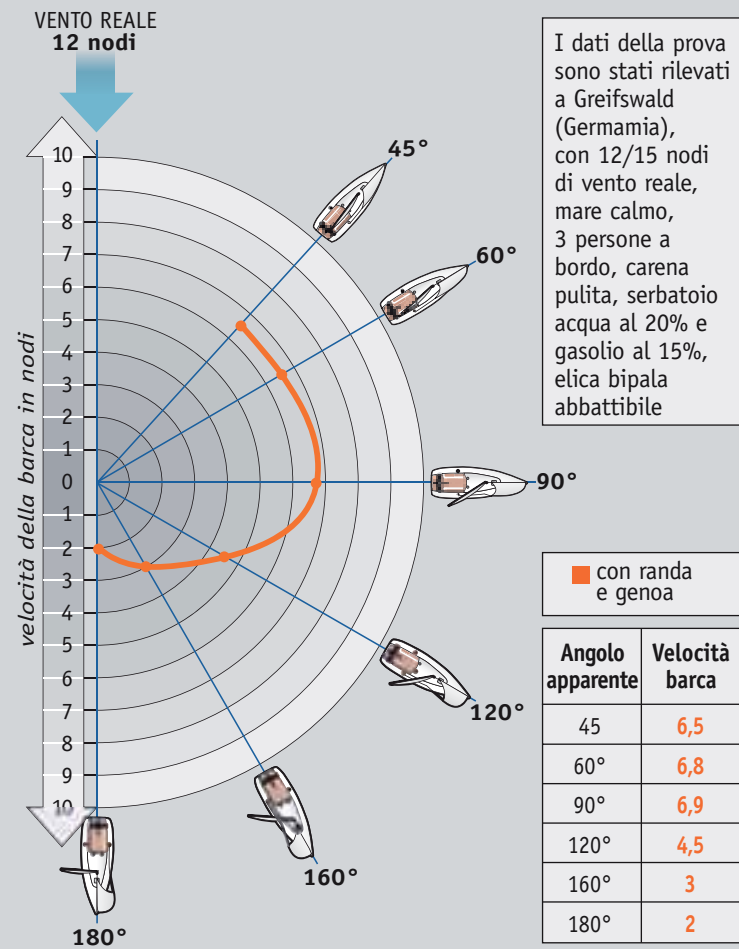
PRO

- Manovrabilità
- Costruzione
- Luminosità

CONTRO

- Gavoni in pozzetto
- Rumorosità
- Sentine non ispezionabili

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

giri	nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)				
		pozzetto	dinette	cabina poppa	cabina prua	
1500	4,1	1	1	2	1	
2000	5,3	2	3	4	2	
2500	6,8	2	4	5	4	
3000	8,0	4	5	7	4	

ACCESSORI EXTRA

	prezzi in euro, Iva esclusa
costruzione in epossidica	9.400
teak passavanti	6.900
genoa con rotaie	4.960
tavolo in pozzetto	1.900
trasto in pozzetto	1.100
seconda cabina	850

MOTORE E IMPIANTI

Il motore previsto su questo modello è lo Yanmar 40 hp con sail drive. Una motorizzazione più che sufficiente a dare una velocità di crociera che raggiunge comodamente i sette nodi. Il modello da noi testato montava inoltre un'elica bipala abbattibile. È disponibile anche una motorizzazione più potente (55 hp) con una tripala fissa. L'alimentazione è fornita da un serbatoio che contiene 220 litri di nafta.

L'impianto elettrico è invece alimentato da due batterie, una da 80 e una da 110 Ah, corredato da un carica batterie da 20Ah. L'impianto idraulico può contare su un approvvigionamento di acqua dolce di 320 litri.

PROVA IN MARE

Premesso che le condizioni meteomarine erano ottimali - vento fra i 12 e i 15 nodi e mare calmo - e che forse si era partiti con un leggero pregiudizio circa le prestazioni di una barca con fiocco autovirante, dobbiamo dire che il test in acqua ci ha sorpreso positivamente. Con circa 12 nodi di reale, di bolina abbiamo tenuto una media di 6,5 nodi con un angolo compreso fra i 40 e i 45 gradi. Divertente e facile la virata, tutta a carico del timoniere. L'uscita sul nuovo bordo è agile e precisa, con un buon recupero della velocità.

La pala del timone si è dimostrata efficiente, anche se la corda ridotta impone un lavoro di precisione sotto raffica per evitare il rischio dello stallo.

Poggiamo raggiungendo un traverso che non ci permette di incrementare la velocità, vista la ridotta superficie a prua; velocità che scende decisamente quando ci si porta alle andature di poppa con le sole vele bianche. Anche alle portanti, l'azione al timone è precisa e la risposta immediata. L'onda corta e bassa non ci permette di testare il comportamento dello scafo su mare formato anche se la stabilità di rotta appare buona. Buona la manovrabilità a motore, anche se abbiamo avvertito un forte effetto in accelerazione sulla ruota del timone, probabilmente a causa della profondità della pala. Al massimo dei giri abbiamo superato gli otto nodi di velocità navigando contro vento e con una corta onda di prua.

IL LEASING PROPONE

Prezzo dell'imbarcazione 139.500 € Iva esclusa

Proposta 1		Proposta 2	
n° canoni	59	n° canoni	83
anticipo 30% Iva incl.	€46.035	anticipo 30% Iva incl.	€46.035
importo per canone	€2.136	importo per canone	€1.622
riscatto finale	€1.674	riscatto finale	€1.674
spesa accensione pratica	€440	spesa accensione pratica	€440

ASSICURAZIONE

Rc	Casco	Franchigia
€90	€1.726	€1.000

Hanse 430

VALUTAZIONI

Struttura	● ● ● ● ● ●
Interni	● ● ● ● ● ●
Prestazioni a vela	● ● ● ● ● ●
Manovrabilità	● ● ● ● ● ●
Attrezzatura	● ● ● ● ● ●
Comodità	● ● ● ● ● ●

Stivaggio

Gavoni esterni	● ● ● ● ● ●
Gavone catena	● ● ● ● ● ●
Dinette	● ● ● ● ● ●
Cucina	● ● ● ● ● ●
Cabina poppa	● ● ● ● ● ●
Cabina prua	● ● ● ● ● ●
Bagno	● ● ● ● ● ●

IL PROFILO

Lunghezza f.t.	m. 13,30
Lunghezza al gall.	m. 12
Larghezza	m. 4,18
Pescaggio	m. 2,20
Dislocamento	kg. 10.400
Zavorra	kg. 3.200
Superficie velica (r+g)	mq. 123,50
Cabine	2/3
Bagni	2
Riserva acqua	l. 320
Riserva carburante	l. 220
Motore	Yanmar 40 hp
Categoria Ce	A
Progetto	Judel/Vrolijk&C
Cantiere	Hanse Yachts
Prezzo (Iva esclusa) ca.	€ 139.500

TABELLA COMPARATIVA

	Hanse 430	Oceanis 43	Bavaria 42	Sun Odyssey 42 i
Cantiere	Hanse Yachts	Bénétteau	Bavaria	Jeanneau
L.f.t.	m. 13,30	13,10	12,99	12,85
Baglio massimo	m. 4,18	4,43	3,99	4,13
Dislocamento	kg. 10.400	9.140	9.200	8.410
Cabine	3	2	3	2
Bagni	2	1	2	2
Prezzo (Iva esclusa)	€ 139.500	€ 134.900	€ 131.000	€ 125.500

CONTATTI

Schmidt & Partner
Aprilia Marittima (UD)
Piazza dell'Imbarcadere,11
schmidt.partner@barca.it

Nautilus Marina
Fiumicino (RM)
Via Monte Cadria,127
info@nautilusmarine.com

Lagon Yachting
Marina degli Aregai (IM)
Lm. de Albertis
info@lagonyachting.it

